

Contribution au débat public de la 3ème ligne de métro

La métropole toulousaine est en très forte expansion. Les développements immobiliers et ceux des activités et des entreprises renforcent les difficultés de déplacement.

Le sud est de la métropole, et le bassin de vie d'Escalquens, sont particulièrement concernés car les transports en commun sont très nettement insuffisants (SNCF) ou trop longs (Bus), ce qui limite leur fréquentation. La seule alternative crédible actuelle est l'automobile. Les bouchons deviennent de plus en plus fréquents, et pas seulement au Palays, mais y compris dans les banlieues. Les déplacements en mode actif (doux) sont marginalisés par des infrastructures discontinues, peu adaptées pour un usage efficace et fréquent.

La nécessité d'améliorer nos déplacements depuis la banlieue, d'accéder et de relier les centres industriels, de faciliter les interconnexions avec les trains de grandes lignes, les vols nationaux et internationaux, et aussi avec les réseaux urbains existants nous apparaît être une obligation.

L'idée d'un service circulaire autour de la ville coeur (tel que présenté à base de métro et de téléphérique) est une fonctionnalité que nous considérons comme très intéressante pour la gestion des flux inter banlieues et vers le coeur métropole. Elle doit impérativement être complétée par des fonctions radiales, irriguant le « circulaire » à partir des banlieues, y compris lointaines. Ces radiales n'ont pas à notre avis vocation à fixer leur terminus à Matabiau, mais dans les pôles d'intermodalités principaux, qui regrouperaient TER, tram, métro(s), bus, tram train... Les fréquences, les plages horaires doivent répondre aux divers besoins, et le nombre et la durée des transferts doivent être raisonnables.

La 3ème ligne répond à une partie de ces préoccupations, mais une question importante subsiste : le coût d'un tel programme n'aura-t-il pas des conséquences sur les capacités de réalisation des moyens complémentaires ? Il ne servirait en effet à rien de construire une 3ème ligne dont les accès et les parkings seraient très rapidement engorgés et saturés, comme nous pouvons le constater actuellement dès tôt le matin à Ramonville. La « fonction 3ème ligne » doit être à notre avis fermement complétée par des transports en commun -rapides et efficaces- de rabattement vers les stations et des possibilités de stationnement des véhicules et des cycles. Par exemple, aller d'Escalquens à l'aéroport par les transports en commun demande 2 ou 3 correspondances et entre 1:15 et 1:30 quand tout va bien au Palays ou à Montaudran... Le véhicule personnel reste donc très largement utilisé.

Sur un plan plus général, n'est il pas nécessaire de réaliser rapidement une étude de coût et de service pour une solution alternative crédible basée sur certaines infrastructures existantes (réseau ferré de Labège à Matabiau, prolongé vers le Nord puis l'Ouest - sous forme tram train ou TER(tel que proposé par d'autres contributions)) **afin de donner des éléments comparatifs, et préciser le débat et les choix ?**

De plus, le coût du métro tel qu'il est envisagé prend-il en compte des inconnues actuellement non levées (passage en sous sol ou viaduc au lieu de surface; stations supplémentaires ...)? Une amélioration des infrastructures et des services - suite au débat - ne sera-t-elle pas arbitrée au regard de réalisations considérées comme annexes, mais cependant absolument nécessaires vue de la banlieue.

L'association EPLUH se déclare favorable à un investissement public autorisant les fonctionnalités et les services proposés par le projet 3ème ligne, en consolidant le dossier sur les bases précédentes.

De plus, les 3 points suivants nous semblent importants et doivent faire l'objet de précisions

- une interconnexion sérieuse, rapide, « confortable » entre la ligne B, la 3ème ligne (les fonctionnalités "circulaire"), la ligne SNCF Sud Est est nécessaire dans le sud est toulousain, pour garantir aux habitants du bassin de vie d'Escalquens d'accéder aux zones d'activités de Ramonville (et environs et au delà) sans utiliser leur véhicule personnel.
- les modes actifs sont à renforcer (la cible de 5% du futur PDU est inacceptable) par des pistes cyclables efficaces (pas d'interruption), rapides (parcours privilégiés) tant sous formes de radiales pour aller à Toulouse que de concentriques pour rejoindre les stations multimodales, les gares ou les arrêts principaux de bus. Ces stations doivent être équipées pour le stationnement des cycles. Il est par exemple très compliqué et dangereux par endroit, de rejoindre Ramonville Métro depuis Escalquens.
- les modes de déplacements évoluent très rapidement: bicyclette électrique, trottinette, gyropode. Ils doivent être intégrés dans les projets, et en particulier la possibilité d'emport de certains de ces véhicules dans les transports en commun.

Afin de réduire les flux automobiles le plus rapidement possible dans l'attente d'une solution dont les fonctionnalités sont « du type 3ème ligne », comment inciter la SNCF à renforcer les fréquences et les plages horaires des TER entre Villefranche de Lauragais et Matabiau: par la création d'un syndicat type STIF Ile de France ? Cette ligne ne semble pas aussi saturée qu'elle n'est présentée, avec environ 100 trains/jour, dont une trentaine de TER (ce qui semble être la ligne avec le plus faible service de TER de toute l'agglomération). Une évolution rapide doit être possible.

Enfin, les effets d'annonces puis de renoncements consécutifs sont inacceptables pour l'utilisateur citoyen. D'où notre question : comment garantir que les plans stratégiques et les grandes infrastructures ne soient pas remises en cause selon les alternances politiques ? Par quelle structure, par quelle forme de "loi" peut on garantir la pérennité de ces projets et réalisations ?

Gérard MASSARDIER
Président de l'association

Texte adopté à l'unanimité des membres du Conseil d'Administration présents ou représentés au Conseil d'Administration du samedi 15/10/2016

Crée et active depuis 2004, l'association « Escalquens PLU Harmonieux » est une association dont l'objectif est l'amélioration de la qualité de vie, de l'urbanisme et des déplacements pour le bassin de vie d'Escalquens